

Přítom musí vyhovovat požadavkům soudobého boje, tj. být vysoce výkonná, pohyblivá a musí chránit obsluhu (osádku) před účinky nebezpečného záření nebo zamoření terénu a ovzduší, popřípadě jejich účinky podstatně snižovat. Maximálně efektivní využití ženijní techniky kladé značné nároky na organizační a řídicí práci velitelů i ženijních náčelníků všech stupňů. Značné množství výkonné ženijní techniky, jako jsou přídavné buldozerové

radlice, zabezpečuje přímo jednotlivé bojové prostředky, jejich nasazení, využití i všestranné zabezpečení organizují a řídí přímo vojští velitelé (velitelé rot, baterií, praporů, oddílů apod.).

Úloha a místo ženijní techniky při zabezpečování přechodu do obrany si zaslouží pozornost všech velitelů a náčelníků, kteří o jejím použití rozhodují. Tato skutečnost se pak výrazně odrazí v průběhu obranného boje a operace.

Zásobování frontového letectva

(VM č. 2/66)

Podplukovník Radim Drtílek

Autor článku poukazuje na neudržitelnost dosavadního „autonomního“ způsobu zásobování letectva speciálním leteckým materiálem, tj. let. tech. materiálem, municí a LPH. Ve velmi kusé a obecné formě uvádí i návrh, jak otázku řešit a nakonec výzvu, aby navrhovaný způsob byl dále podrobně studován a dokonce i procvičován.

Protože jako příslušníci týlu svazu frontového letectva považujeme obsah návrhu za nesprávný, chci v článku ukázat, v čem je neopodstatněnost navrhovaného systému a jaký je náš názor na tuto problematiku.

Podstatou návrhu autora je zrušení zásobovací etapy letecké armády (PLZ) a včlenění armádních skladů leteckého materiálu do frontových základů a jejich oddělení. Pokusím se především alespoň stručně ukázat, jaké důsledky by nutně musela mít navržená organizace v praktické činnosti. Pokud jde o vlastní prostor rozmístění a kapacitu základů, stačí uvést, že v případě PFZ to znamená vyčlenit 3–5 dalších V/S a zvětšit zaujímaný prostor o 250–400 km², materiálně pak vzrůst tonáže cca o 20 000 tun. U oddělení PFZ rozvinovaného na silnicích zvětšit prostor o 60–100 km² a množství zásob o 8–10 000 tun, tedy v obou případech zvětšení téměř o jednu třetinu. Z na-

vrhovaného začlenění skladů dále vyplývá, že nebude-li mít LA své zásoby materiálu, nepotřebuje rovněž dopravní prostředky k jeho přísunu a náčelník týlu frontu musí převzít plnou odpovědnost za přísun leteckého materiálu všeho druhu až do skladů ltd. Pro týl frontu to tedy znamená zabezpečit přísuny nejen pro přímo podřízené svazky a útvary a 2–3 základny vševojskových armád, ale ještě dále pro sklady nejméně dvou ltd. Konečně přistupuje zde ještě další nepříznivá okolnost, a to z hlediska umístění zásob. Není pochyb o tom, že hlavním kritériem k rozmístění frontových základů a jejich oddělení, a v tom případě i skladů a oddělení leteckého materiálu, bude především hledisko zásobování vševojskových armád, a toto ne vždy bude časově i prostorově odpovídat potřebám a uskupení frontového letectva.

Tyto skutečnosti ukazují, že navrhovaný systém je sice po stránce rozložení zásob na operačním stupni a jejich přísunu uskutečnitelný, současný stav však nevyplývá, ale naopak vytváří nové komplikace.

Jaké předpoklady a vztahy vytváří navrhovaný systém v otázkách řízení týlu? Pro týl jakéhokoli stupně platí zásada, že odpovědnost za zásobování může nést jen ten, kdo má k dispozici vlastní zásoby

materiálu a dopravní prostředky k jejich přísunu na místo určení. V našem případě to tedy znamená, že tímto orgánem nemůže být náčelník týlu LA se svým štábem, kterému v tomto systému může být zachována pouze činnost inspekční a kontrolní (obdobu týlových orgánů dnešních sborů A PVOS), ale jediné tělo frontu. Znamená to, že týlové orgány frontu převezmou odpovědnost nejen za příjem a uskladnění leteckého materiálu ve svých zařízeních, ale hlavně, že budou rozhodovat o tom, kdy, v jakém pořadí, které ltd nebo let. útvaru a kolik materiálu přisunout a tento přísun také svými prostředky zabezpečovat. Aby takové rozhodování v oblasti materiálně technického zabezpečení bylo správné a účelné, musí být plně podřízeno vývoji a změnám v operační a bojové situaci, vycházet z důkladné znalosti o stavu a možnostech podřízených leteckých svazků a útvarů a především ze zámyslu velitele LA o způsobu použití letectva, uskutečnění letištního manévru, předpokládaném úsilí atd. Všechny tyto otázky řeší velitel a štáb LA a jediné zde tedy mohou řídicí orgány týlu získat potřebné podklady a údaje nezbytné k vlastnímu řízení MTZ vojsk. Myslím, že je zbytečné dále rozvádět, jakým komplikacím a abnormálním vztahům by v tomto případě nutně muselo docházet mezi týlem frontu na jedné a velitelskými i vojsky LA na druhé straně. Již při běžném pohledu na takovou strukturu řízení jednoznačně vyvstává její rozpornost a funkční neschopnost. Zbývá tedy ještě jedna varianta řešení, že by totiž funkční náplň řídicích orgánů LA zůstala v podstatě zachována s tím, že materiál a jeho přísun bude vyžadován u týlu frontu. I v tom případě je těžké si představit, jak bude velitel LA se svým zástupcem pro týl odpovídat za materiálně technické zabezpečení vojsk, když sám nemá ani materiál, ani dopravní prostředky a je v jednom i druhém zcela závislý na momentálních možnostech frontového týlu. Kromě toho je dostatečně známo, a operační cvičení s vojsky to potvrzují, že jedním z nejobtížnějších úkolů operačního týlu je včasnost přísunu, zvláště pokud jde o zkrácení času potřebného od vydání denního plánu přísunu štábem týlu armády k doručení výpisu z tohoto plánu na příslušnou základnu, k organizaci dopravního proudu a naložení materiálu v požadovaném složení a množství. Zařazením nového mezistupně, tj. SVD frontu, do to-

hoto cyklu vzniknou nepochybně další časové ztráty. Organizovat přísunové proudy a naložení materiálu v tak rozsáhlých zařízeních, jakými jsou frontové základny, rovněž nepřispěje ke zkrácení potřebného času.

Aby tyto připomínky nebudily dojem tendenčního zdůrazňování nepříznivých stránek navrhovaného systému, bylo by nutné uvést jeho výhody — tyto však je opravdu těžké odhalit. V této souvislosti např. zmíněný návrh zdůrazňuje, že nový systém odstraní dosavadní dvojí, respektive připočteme-li zásobování raketových vojsk, dokonce trojí „tok“ materiálu v zásobovacím systému frontu. To je sice pravda, ale domnívám se, že v práci není rozhodující, kolik druhů „toků“ materiálu budeme mít, ale zda je systém účelný, jednoduchý a pružný. Dále autor dokonce několikrát poukazuje na existenci a perspektivu rozšíření letectva u vševojskových svazů a svazků, což má být podstatným argumentem hovořícím proti zásobování frontového letectva leteckým materiálem po vlastní linii. Abychom správně ohodnotili, jak velká část z celkové potřeby leteckého materiálu připadá na tyto vrtulníkové jednotky, stačí uvést několik čísel. Spotřeba jedné vrtulníkové letky dosahuje v průběhu bojové činnosti průměrně denně: LPH — 15 m³, LTM — 0,5 t, let. munice do 0,1 t. Budeme-li počítat dokonce s počtem do 20 vrtulníkových letek v rámci pozemních vojsk frontu, nepřesahuje tato denní potřeba 300 m³ LPH a 12 t leteckého materiálu a munice. Toto množství odpovídá necelým 5 % celkové denní potřeby vojsk letecké armády a kromě toho absolutní většinu této potřeby tvoří letecký benzín, který může být bez jakýchkoliv potíží v zásobovací péči vševojskových svazů a svazků. Důvody uváděné na podporu navrhovaného systému zásobování jsou tedy silně problematické a nemohou při pozornějším rozboru obstát. V platnosti zůstává však skutečnost, že praktické poznatky z dosavadních operačních cvičení, válečných her a vědecké práce svědčí o vážných problémech současné organizace zásobování frontového letectva. V tomto zjištění je možné s autorem souhlasit, ovšem s tím, že zde jde o něco jiného než o likvidaci dosavadní polní letecké základny LA. K vážnému narušení zásobování letectva dochází totiž především proto, že LA na rozdíl od všech ostatních svazů, s výjimkou A PVOS, nemá vlastních organických dopravních prostředků, její sklady jsou nepohyblivé a na

stupni frontu nemá ani materiál ani orgány odpovědné za zásobování speciálním leteckým materiálem. V důsledku toho musí nutně docházet (zvláště v dalším průběhu a ke konci frontové operace) k téměř neřešitelným situacím, kdy vlastní sklady LA vázané na železnici zůstávají v hloubce 500 i více km od operační sestavy frontového letectva a orgány odpovědné za zásobování armády leteckým materiálem dokonce ještě ve větší hloubce na vlastním teritoriu. V této situaci je opravdu obtížné představit si, jak bude náčelník týlu LA řídit doplňování zásob ze svých skladů nebo vyžadovat materiál u materiálních hospodářů týlu MNO/PVOSL. Ještě daleko ostřeji by se tyto problémy musely projevit v průběhu dalších frontových operací.

Nedokonalost dosavadního systému zásobování letecké armády budí dojem, že tento byl vytvořen na základě poněkud zastaralých představ o způsobu bojového použití a složení vojsk LA. Zřejmě se počítalo s menším rozmachem frontové operace s tím, že značnou část sil frontového letectva budou tvořit svazky a útvary rozmístované více v hloubce vlastní sestavy a konečně s nižšími nároky na pohyblivost a schopnost letectva k rychlému letištnímu manévru v těsném sledu za útočícími vojsky. Způsob bojové činnosti a složení LA v soudobých podmínkách naproti tomu vyžadují, aby nejméně 75 % jeho svazků a útvarů, tj. veškeré stíhací, stíhací bombardovací, průzkumné i část dopravního vrtulníkového letectva bylo rozmístováno a přemísťováno v prvním sledu, tj. ve vzdálenosti 70–150 km od bojové linie. Aby týl LA byl schopen v těchto podmínkách včas a plynule zabezpečovat bojující vojska, musí být výsoce pohyblivý, schopný rychle přemístit a rozvinout vlastní prostředky na silnicích v co nejmenší hloubce za hlavním sesku-

pením sil frontového letectva. Toto vyžaduje snížit dosavadní množství zásob udržovaných v PLZ zhruba na 50 %, tj. na množství zabezpečující 2 dny bojové činnosti leteckých svazků a útvarů prvního sledu. V tom případě nebude přesahovat množství zásob vezených v PLZ 6000 m³ LPH, 800 tun letecké munice a 600 tun leteckého technického materiálu a k zabezpečení přemístění těchto zásob ve 2 koloběžích při současném plnění nejdůležitějších přísunových úkolů postačí mít v týlu LA 2–3 acpr a 1–2 apr běžné kapacity. Tyto dopravní útvary by ovšem musely být stejně (jako u vševojskových armád) organicky začleněny do týlu LA, a to již v míru.

Vzhledem k šířce pásma činnosti, ve kterém svazky a útvary působí a které je v podstatě shodné s útočným pásmem frontu, je nutné na rozdíl od PAZ vševojskových armád uzpůsobit organizaci této pohyblivé PLZ tak, aby byla schopna vyčlenit samostatné oddělení skladů. V tomto případě budeme vlastní PLZ rozvíjet zpravidla za hlavním uskupením sil letectva, zatímco letectvo, dislokované na vedlejší směr, bude zásobováno z oddělení PLZ. Na stupni frontu je pak nutné mít v rámci frontových základů sklady materiálu 03 a leteckých pohonných hmot. Jednotné řízení zásobování týlem frontu vyžaduje, aby součástí polního velitelství týlu F byly správy (oddělení), odpovědné za zásobování materiálem třídy 03. Možná varianta tohoto zásobovacího systému ve fázi splnění bližšího a dalšího úkolu F je znázorněna v **příloze 1**.

Vzhledem k úloze frontového letectva při zabezpečení a podpoře útočné operace frontu by neměla již být otázka jeho bojové schopnosti, podmíněná včasným a úplným materiálně technickým zabezpečením, předmětem teoretických a nezávazných polemik, ale urychleného řešení v praxi.

